



⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 100 31 266 A 1

⑯ Int. Cl. 7:
G 01 B 21/22
G 01 P 9/00
B 60 T 7/12
B 60 K 28/10
B 62 D 37/00

DE 100 31 266 A 1

⑯ Aktenzeichen: 100 31 266.7
⑯ Anmeldetag: 27. 6. 2000
⑯ Offenlegungstag: 4. 1. 2001

⑯ Innere Priorität:
199 29 830. 0 30. 06. 1999

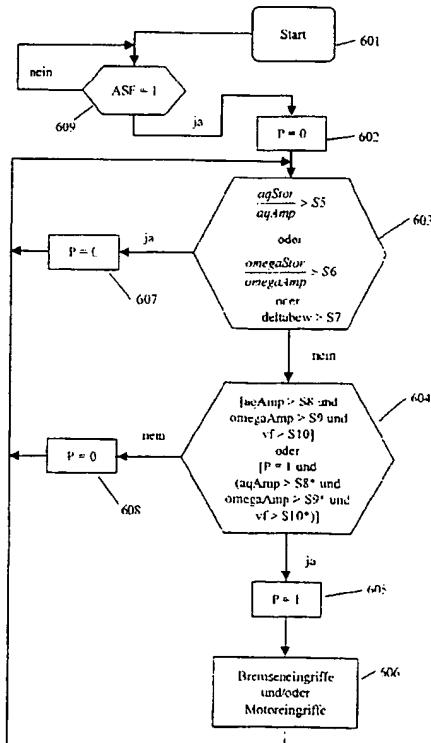
⑯ Erfinder:
Traechtler, Ansgar, Dr., 71254 Ditzingen, DE

⑯ Anmelder:
Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑯ Verfahren und Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs

⑯ Die erfundungsgemäße Vorrichtung betrifft eine Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs. Hierzu enthält die Vorrichtung wenigstens ein erstes Ermittlungsmittel, mit dem eine Querdynamikgröße, die die Querdynamik des Fahrzeugs repräsentiert, ermittelt wird. Ferner enthält sie zweite Ermittlungsmittel, mit denen eine Geschwindigkeitsgröße, die die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beschreibt, ermittelt wird. Mit Hilfe von dritten Ermittlungsmitteln wird in Abhängigkeit der wenigstens einen Querdynamikgröße und der Geschwindigkeitsgröße ermittelt, ob eine Pendelbewegung des Fahrzeugs vorliegt. Hierzu wird zumindest überprüft, ob die wenigstens eine Querdynamikgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert und die Geschwindigkeitsgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert ist. Eine Pendelbewegung des Fahrzeugs liegt dann vor, wenn die Querdynamikgröße größer als der zugehörige Schwellenwert und wenn die Geschwindigkeitsgröße größer als der zugehörige Schwellenwert ist.



DE 100 31 266 A 1

Beschreibung

Stand der Technik

Bei einem Fahrzeug, hierbei kann es sich sowohl um ein Einzelfahrzeug als auch um ein Fahrzeuggespann handeln, welches aus einem Zugfahrzeug und einem Anhänger oder Auflieger oder Deichselanhänger besteht, können bedingt durch Seitenwind oder durch andere Einflüsse, wie beispielsweise Fahrbahnunebenheiten, Schlingerbewegungen bzw. Pendelbewegungen auftreten. Da diese Problematik in einem stärkeren Maße bei Fahrzeuggespannen auftritt und bei solchen weitaus gefährlicher als bei Einzelfahrzeugen ist, wird nachfolgend die erfundungsgemäße Vorrichtung bzw. das erfundungsgemäße Verfahren mit Blick auf Fahrzeuggespanne betrachtet. Dies soll jedoch keine Einschränkung darstellen. Der Einsatz der erfundungsgemäßen Vorrichtung bzw. des erfundungsgemäßen Verfahrens für Einzelfahrzeuge ist ebenso denkbar.

Kommt es bei einem Fahrzeuggespann zu Schlingerbewegungen bzw. zu Pendelbewegungen, so schwingt der Anhänger um seine Hochachse und regt über die Anhängerkupplung auch das Zugfahrzeug zu Schwingungen an. Liegt die Fahrzeuggeschwindigkeit unterhalb einer sogenannten kritischen Geschwindigkeit, so sind die Schwingungen gedämpft. Ist die Fahrzeuggeschwindigkeit gleich der kritischen Geschwindigkeit, so sind die Schwingungen unge-dämpft, liegt die Fahrzeuggeschwindigkeit oberhalb der kritischen Geschwindigkeit, so klingen die Schwingungen auf. Der Wert der kritischen Geschwindigkeit hängt unter anderem von Geometriedaten wie Radstand und Deichsellänge, von der Masse und dem Gierträgheitsmoment des Fahrzeugs und des Anhängers und von den Schräglauftiefeigkeiten der Achsen ab. Dieser Wert bewegt sich bei Fahrzeuggespannen im Pkw-Bereich typischerweise im Bereich von 90 bis 130 Stundenkilometer. Die Frequenz der Schwingbewegung bzw. der Pendelbewegung beträgt ungefähr 0,5 bis 1,5 Hz.

Bei derzeit auf dem Markt befindlichen Fahrdynamikregelungen, wie sie beispielsweise in der in der Automobiltechnischen Zeitschrift (ATZ) 96, 1994, Heft 11, auf den Seiten 674 bis 689 erschienenen Veröffentlichung "FDR – Die Fahrdynamikregelung von Bosch" beschrieben sind, führen die vorstehend beschriebenen Schlingerbewegungen zwar zu Reglereingriffen, da diese Fahrdynamikregelungen jedoch primär für Einzelfahrzeuge (in diesem Fall Personenkraftfahrzeuge) ausgelegt sind und die Regelung der Gierrate des Fahrzeugs im Vordergrund steht, erfolgen die Reglereingriffe in noch nicht optimaler Weise. Vor diesem Hintergrund besteht ein Bedarf, bestehende Fahrdynamikregelungen mit einer Erkennung auszustatten, mit der Pendelbewegungen erkannt werden können. Somit können bei einer vorliegenden Pendelbewegung die für diese Situation am besten geeigneten Reglereingriffe durchgeführt werden.

Somit betrifft die Erfindung ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs. Solche Verfahren und Vorrichtungen sind bereits aus dem Stand der Technik in vielerlei Modifikationen bekannt.

So ist beispielsweise ein Verfahren zur Verbesserung der Querstabilität bei Kraftfahrzeugen bekannt, bei dem fahrzeugverzögernde Maßnahmen ergriffen werden, wenn die Amplitude einer querdynamischen, innerhalb eines vorgegebenen Frequenzbandes schwingenden Fahrzeuggroße einen vorgegebenen Grenzwert überschreitet. Hierzu wird ermittelt, ob innerhalb einer vorgegebenen Zeit mehrere aufeinanderfolgende Amplituden der querdynamischen Fahrzeuggroße den ihr zugeordneten Grenzwert überschreiten. Diese Vorgehensweise ist sehr aufwendig und daher kost-

spielig und somit für den Einsatz im Fahrzeubereich eher weniger geeignet. Eine Berücksichtigung der Fahrzeuggeschwindigkeit ist nicht vorgesehen.

Ferner ist ein System bekannt, mit dem unter anderem ein

- 5 Schlingern eines Fahrzeugs erkannt wird, und welches den Fahrer bei einem erkannten Schlingern warnt. Hierzu enthält das Fahrzeug einen Querbeschleunigungssensor. Zur Erkennung des Schlingerns wird die Frequenz und die Amplitude des mit Hilfe des Querbeschleunigungssensors ermittelten Signals beobachtet. Die Frequenz ergibt sich dabei aus dem zeitlichen Abstand aufeinanderfolgender Nulldurchgänge. Auch diese Vorgehensweise ist aufgrund des großen Aufwands eher nicht für den Einsatz im Fahrzeubereich geeignet. Ein Schlingern liegt dann vor, wenn die so ermittelte Frequenz innerhalb eines vorbestimmten Frequenzbandes liegt und wenn die Amplitude größer als ein Schwellenwert ist. Im Zusammenhang mit diesem System wird ferner vorgeschlagen, zusätzlich zu der Querbeschleunigung die Geschwindigkeit und/oder den Lenkwinkel des Fahrzeugs zu betrachten. Allerdings ist eine konkrete Berücksichtigung der Geschwindigkeit bzw. des Lenkwinkels nicht aufgezeigt.

Ausgehend von diesem bekannten Stand der Technik besteht die Aufgabe der Erfindung darin, ein Verfahren bzw.

- 25 eine Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs zu schaffen, welches gegenüber dem Stand der Technik einen einfacheren Aufbau aufweist und darüber hinaus mit einem geringeren Aufwand an Rechenkapazität auskommt.

- 30 Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Anspruchs 1 und durch die des Anspruchs 16 gelöst.

An dieser Stelle sei auf das SAE-Paper 973284 "Vehicle Dynamics Control for Commercial Vehicles", in dem in allgemeiner Weise eine für ein Fahrzeuggespann ausgelegte Fahrdynamikregelung beschrieben ist, hingewiesen. Sowohl diese Veröffentlichung als auch die vorstehend genannte "FDR – Die Fahrdynamikregelung von Bosch" sollen hiermit Teil der Offenbarung dieser Schrift sein.

40

Vorteile der Erfindung

Bei der erfundungsgemäßen Vorrichtung handelt es sich um eine Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs. Diese Vorrichtung enthält wenigstens ein erstes Ermittlungsmittel, mit dem eine Querdynamikgröße, die die Querdynamik des Fahrzeugs repräsentiert, ermittelt wird. Ferner enthält sie zweite Ermittlungsmittel, mit denen eine Geschwindigkeitsgröße, die die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beschreibt, ermittelt wird. In dritten Ermittlungsmitteln wird in Abhängigkeit der wenigstens einen Querdynamikgröße und der Geschwindigkeitsgröße ermittelt, ob eine Pendelbewegung des Fahrzeugs vorliegt. Vorteilhafterweise wird hierzu zumindest überprüft, ob die wenigstens eine Querdynamikgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert und die Geschwindigkeitsgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert ist. Eine Pendelbewegung des Fahrzeugs liegt dann vor, wenn die wenigstens eine Querdynamikgröße größer als der zugehörige Schwellenwert ist, und wenn die Geschwindigkeitsgröße größer als der zugehörige Schwellenwert ist.

Daß zur Erkennung einer Pendelbewegung eine Querdynamikgröße auszuwerten ist, ist anschaulich klar, da die Querdynamikgröße eine Information über diese Bewegung enthält. Die Auswertung der Geschwindigkeitsgröße wird aus folgendem Grund vorgenommen: Wie bereits eingangs erwähnt, hängt der Verlauf der Pendelbewegung in starken Maße davon ab, wie die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzgl. der kritischen Geschwindigkeit liegt. Liegt die Fahr-

zeuggeschwindigkeit unterhalb der kritischen Geschwindigkeit, so handelt es sich um eine gedämpfte Pendelbewegung, die weniger kritisch als eine ungedämpfte oder gar eine aufklingende Pendelbewegung ist, da diese nach einiger Zeit von selbst beendet ist. D. h. solange die Fahrzeuggeschwindigkeit unterhalb der kritischen Geschwindigkeit ist, ist eine Überwachung bzgl. einer Pendelbewegung nicht unbedingt erforderlich und muß denzufolge auch nicht durchgeführt werden. Folglich wird nicht unnötig Rechenkapazität für eine Überwachung bzw. Erkennung gebunden, die in diesem Fall nicht zwingend erforderlich ist. Um dabei eine gewisse Sicherheitsreserve zu haben, wird der hierfür erforderliche Schwellenwert vorteilhafterweise um einen Sicherheitsabstand kleiner angesetzt als die eigentliche kritische Geschwindigkeit. Dies stellt einen großen Vorteil gegenüber dem bekannten Stand der Technik dar, bei dem ständig die Überwachung bzw. Erkennung, d. h. unabhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit, durchgeführt wird.

Wie eingangs bereits erwähnt, wird die erfundungsgemäße Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeuges im Rahmen einer Vorrichtung zur Regelung einer die Fahrdynamik des Fahrzeuges beschreibenden Größe, insbesondere einer die Gierrate des Fahrzeuges beschreibenden Größe, eingesetzt. Wie der vorstehend genannten Veröffentlichung "FDR - Die Fahrdynamikregelung von Bosch" zu entnehmen ist, verfügt solch eine Vorrichtung zur Regelung einer die Fahrdynamik des Fahrzeuges beschreibenden Größe von Haus aus zumindest über einen Querbeschleunigungssensor und einen Gierratensor, auf die im Rahmen der Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeuges zurückgegriffen werden können.

Vor diesem Hintergrund enthält die erfundungsgemäße Vorrichtung vorteilhafterweise erste Erfassungsmittel, insbesondere einen Querbeschleunigungssensor, zur Erfassung der auf das Fahrzeug wirkenden Querbeschleunigung. Folglich kann mit einem der ersten Ermittlungsmittel eine der Querdynamikgrößen in Abhängigkeit der Querbeschleunigung des Fahrzeuges ermittelt werden. Alternativ bzw. ergänzend enthält die erfundungsgemäße Vorrichtung vorteilhafterweise zweite Erfassungsmittel, insbesondere einen Gierratensor, zur Erfassung der Gierrate des Fahrzeuges. Weswegen mit einem der ersten Ermittlungsmittel eine der Querdynamikgrößen in Abhängigkeit der Gierrate des Fahrzeuges ermittelt wird. Besonders vorteilhaft ist es, wenn die erfundungsgemäße Vorrichtung genau zwei erste Ermittlungsmittel enthält. Je eines für die ersten Erfassungsmittel und eines für die zweiten Erfassungsmittel. Dadurch wird eine genauere Erkennung der Pendelbewegung ermöglicht, da zwei voneinander unabhängig ermittelte Größen zur Auswertung bereitstehen.

Als besonders vorteilhaft hat sich erwiesen, wenn eine Differenz zwischen einem Sollwert für die Gierrate und der Gierrate des Fahrzeuges ermittelt wird, und wenn eine der Querdynamikgrößen in Abhängigkeit dieser Differenz ermittelt wird. Dabei wird der Sollwert für die Gierrate in Abhängigkeit der Fahrzeuggeschwindigkeit und des vom Fahrer eingestellten Lenkwinkels mit Hilfe eines geeigneten Fahrzeugmodells ermittelt. Somit enthält die so ermittelte Querdynamikgröße eine Information über die vom Fahrer durchgeführte Lenkbewegung. D. h. es liegt somit beispielsweise eine Information darüber vor, ob der Fahrer einen Slalomkurs fährt oder nicht und die sich in diesem Fall einstellende Pendelbewegung vom Fahrer gewollt ist, d. h. nicht auf äußere Einflüsse wie beispielsweise Seitenwind zurückgeht.

Alternativ oder ergänzend zu der vorstehend beschriebenen Berücksichtigung der Differenz hat es sich als vorteilhaft erwiesen, daß die Vorrichtung vierte Ermittlungsmittel

enthält, mit denen eine Lenkgröße, die die vom Fahrer durchgeführte Lenkbewegung repräsentiert, ermittelt wird. Die Lenkgröße wird vorteilhafterweise in Abhängigkeit der vom Fahrer über einen vorbestimmten Zeitraum hinweg eingestellten Lenkwinkel ermittelt. Die Berücksichtigung eines Zeitraumes führt zu einer aussagekräftigen Information über die Lenkbewegung des Fahrers, da verschiedene vom Fahrer während dieser Zeitspanne eingestellte Lenkwinkel berücksichtigt werden. Diese Ermittlung erfolgt vorteilhafterweise unter Verwendung eines Integriermittels.

Da kleine Lenkwinkel, d. h. Lenkwinkel, die auf geringfügige Lenkbewegungen des Fahrers zurückgehen, für gewöhnlich nicht zu einer Pendelbewegung des Fahrzeuges führen, bleiben bei der Ermittlung der Lenkgröße kleine Lenkwinkel unberücksichtigt. Diese kleinen Lenkwinkel werden durch Verwendung eines Ausblendmittels mit geeigneter gewählter Totzone, welche als allgemein bekannt vorausgesetzt werden kann, ausgeblendet. D. h. von den mit Hilfe des Lenkwinkelsensors erfaßten Lenkwinkeln, die dem Ausblendmittel als Eingangsgrößen zugeführt werden, gibt das Ausblendmittel nur die Lenkwinkel als Ausgangsgrößen aus, deren Wert nicht innerhalb der Totzone, die einen Wertebereich für den Wert des Lenkwinkels beschreibt, liegen. Ergänzend oder alternativ bleiben sich aus zeitlich langsam verlaufenden Lenkwinkeländerungen ergebende Lenkwinkel ebenfalls unberücksichtigt. Dies vor dem Hintergrund, daß zeitlich langsam verlaufende Lenkwinkeländerungen für gewöhnlich nicht zu einer Pendelbewegung des Fahrzeuges führen. Die sich aus zeitlich langsam verlaufenden Lenkwinkeländerungen ergebenden Lenkwinkel werden vorteilhafterweise durch Verwendung eines Hochpassfilters ausgefiltert.

Die in den dritten Ermittlungsmitteln stattfindende Ermittlung wird ferner in Abhängigkeit der Lenkgröße durchgeführt. Vorteilhafterweise wird die Erkennung der Pendelbewegung dann nicht ausgeführt, wenn der Wert der Lenkgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert ist, da dann davon auszugehen ist, daß die Pendelbewegung des Fahrzeuges auf vom Fahrer durchgeführte Lenkbewegungen, d. h. Fahrmanöver wie beispielsweise eine Slalomfahrt zurückgeht, und somit vom Fahrer gewollt ist.

Die beiden vorstehend aufgeführten Vorgehensweisen, zum einen die Auswertung der Differenz und zum anderen die Ermittlung einer Lenkgröße können in redundanter Weise gleichzeitig eingesetzt werden.

Von besonderem Vorteil hat sich erwiesen, daß der Wert des zu der wenigstens einen Querdynamikgröße zugehörigen Schwellenwertes und/oder der Wert des zu der Geschwindigkeitsgröße zugehörigen Schwellenwertes abhängig davon ist, ob eine Pendelbewegung erkannt wurde. Dabei ist, wenn eine Pendelbewegung erkannt wurde, der verwendete Wert kleiner als der Wert, der verwendet wird, solange noch keine Pendelbewegung erkannt wurde. D. h. durch den kleineren Wert werden, wenn eine Pendelbewegung erkannt wurde, die aufgrund der Erkennung durchgeführten Eingriffe in den Motor und/oder in die einzelnen Bremsen eine längere Zeit durchgeführt als bei einem größeren Wert. Dies ergibt eine zusätzliche Sicherheitsreserve. Allgemein formuliert wird durch die vorstehend beschriebene Vorgehensweise bei der Festlegung der Werte eine Hysteresefunktion definiert.

Wie bereits eingangs dargelegt, treten die Pendelbewegungen des Fahrzeuges in einem vorbestimmten Frequenzbereich auf. Folglich besteht eine erste Maßnahme bei der Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeuges darin, festzustellen, ob in diesem Frequenzbereich Signale oder Größen vorliegen, die für eine Pendelbewegung charakteristisch bzw. repräsentativ sind. Als besonders vorteilhaft hat

sich in diesem Zusammenhang erwiesen, daß das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel ein erstes Filtermittel, insbesondere einen Bandpaß, enthält. Die Verwendung eines Bandpasses ist verglichen mit den aus dem Stand der Technik bekannten Verfahren (Beobachtung eines Zeitfensters, Ermittlung von Nulldurchgängen) weitaus weniger aufwendig.

Mit dem Filtermittel können in einfacher Art und Weise, und verglichen mit dem bekannten Stand der Technik zudem ohne großen Aufwand aus der dem ersten Ermittlungsmittel zur Ermittlung der Querdynamikgröße zugeführten Eingangsgröße die Anteile ausgesiegt werden, die in dem vorbestimmten Frequenzbereich, der für die Pendelbewegung des Fahrzeugs charakteristisch ist, liegen. Die Querdynamikgröße wird dann in Abhängigkeit der ausgesiegten Anteile ermittelt. Bei den vorstehend erwähnten Eingangsgrößen handelt es sich wie bereits weiter oben ausgeführt, um die auf das Fahrzeug wirkende Querbeschleunigung oder um die Gierrate des Fahrzeugs oder um die Differenz, die aus der Gierrate für das Fahrzeug und dem Sollwert für die Gierrate ermittelt wird.

Die Vorrichtung enthält, wie es für Fahrzeuge, die mit einer Fahrdynamikregelung ausgestattet sind, üblich ist, Mittel zur Beeinflussung des vom Motor abgegebenen Moments und/oder den Rädern des Fahrzeugs zugeordnete Bremsen. Vorteilhaftweise werden bei einer erkannten Pendelbewegung des Fahrzeugs die Mittel zur Beeinflussung des vom Motor abgegebenen Moments und die den Rädern des Fahrzeugs zugeordneten Bremsen im Sinne einer Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit angesteuert. Hierbei werden die Bremsen vorteilhaftweise gleichmäßig angesteuert. Durch die Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit erreicht man folgendes: Die Fahrzeuggeschwindigkeit unterschreitet wieder die kritische Geschwindigkeit, wodurch bereits vorhandene Pendelbewegungen eine Dämpfung erfahren und dadurch der Anhänger wieder stabilisiert wird. D. h. durch die Eingriffe wird die Geschwindigkeit des Fahrzeugs wieder in einen unkritischen Bereich geführt.

Alternativ werden bei einer erkannten Pendelbewegung des Fahrzeugs die den Rädern des Fahrzeugs zugeordneten Bremsen individuell so angesteuert, daß dadurch ein auf das Fahrzeug wirkendes Giermoment erzeugt wird, welches der Pendelbewegung entgegenwirkt. Dadurch wird ebenfalls eine Stabilisierung des Fahrzeugs erreicht, die zudem den Vorteil hat, daß sie mit einer für den Fahrer kaum wahrnehmbaren Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit einher geht. Die Durchführung der vorstehend beschriebenen radindividuellen Bremsung, die vorteilhaftweise gegenphasig zu der zu unterdrückenden Pendelbewegung verläuft, kann gewissermaßen als eine Anpassung der eigentlichen Fahrdynamikregelung bzw. des eigentlichen Fahrdynamikreglers angesehen werden, denn in diesem Fall werden Eingriffe durchgeführt, die nicht auf das der Fahrdynamikregelung zugrundeliegende Regelungskonzept zurückgehen, vielmehr werden in diesem Fall die eigentlichen Eingriffe der Fahrdynamikregelung unterbunden.

Die vorstehend erwähnte Ansteuerung der Bremsen des Fahrzeugs ist folgendermaßen zu verstehen: Handelt es sich bei dem Fahrzeug um ein Einzelfahrzeug, so werden dessen Bremsen angesteuert. Handelt es sich bei dem Fahrzeug um ein Fahrzeuggespann, so ergeben sich je nach Ausstattung des Anhängers oder Aufliegers verschiedene Möglichkeiten. Verfügt lediglich das Zugfahrzeug über den Rädern zugeordnete Bremsen, so werden nur diese angesteuert. Verfügt auch der Anhänger oder Auflieger über den Rädern zugeordnete Bremsen, so können die Bremsen des Zugfahrzeugs oder die des Anhängers oder Aufliegers entweder in

Alleinstellung oder aber auch gemeinsam angesteuert werden.

Genäß einem ersten Ausführungsbeispiel enthält das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel Mittel zur Bildung eines Mittelwertes, mit dem die Querdynamikgröße in Abhängigkeit der ausgesiegten Anteile durch Mittelwertbildung ermittelt wird. Bei dem Mittel zur Bildung des Mittelwertes handelt es sich vorteilhaftweise um einen Tiefpaß. Vorteilhaftweise enthält das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel ferner ein Betragssbildungsmittel, mit dem vor Bildung des Mittelwertes die Beiträge der ausgesiegten Anteile ermittelt werden. Die auf diesem Weg erhaltene Querdynamikgröße ist ein Maß für die momentane Amplitude und damit die Stärke der Pendelbewegung. Durch die Betragssbildung und die anschließende Mittelwertbildung wird eine Größe erzeugt, die keine Schwankungen mehr aufweist, und somit ein eindeutiges und aussagekräftiges Kriterium darstellt.

Genäß einem zweiten Ausführungsbeispiel enthält das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel erste Mittel, mit denen in Abhängigkeit der ausgesiegten Anteile eine Amplitudengröße ermittelt wird, die die Amplitude der dem ersten Ermittlungsmittel zugeführten Eingangsgröße repräsentiert. Die Amplitudengröße entspricht dabei der Querdynamikgröße. Darüber hinaus enthält das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel zweite Mittel, mit denen in Abhängigkeit der ausgesiegten Anteile eine Störgröße ermittelt wird. Die Störgröße repräsentiert die Anteile der dem ersten Ermittlungsmittel zugeführten Eingangsgröße, die in dieser Eingangsgröße zwar enthalten sind, die jedoch unabhängig von der zu ermittelnden Pendelbewegung des Fahrzeugs sind. Mit anderen Worten: Die der Störgröße zugrundeliegenden Anteile sind zwar in der Eingangsgröße enthalten, gehen aber nicht auf eine Pendelbewegung des Fahrzeugs zurück. Die Störgröße repräsentiert beispielsweise Einflüsse, wie sie bei einer Schlechtwegfahrt oder bei einem vom Fahrer durchgeführten Spurwechsel auftreten können.

Die in den dritten Ermittlungsmitteln stattfindende Ermittlung wird ferner in Abhängigkeit der Störgröße durchgeführt. Dabei hat sich als vorteilhaft erwiesen, daß die Erkennung der Pendelbewegung dann nicht durchgeführt wird, wenn ein aus der Störgröße und der Amplitudengröße gebildetes Verhältnis größer als ein zugehöriger Schwellenwert ist.

Durch die Störgröße steht ein Kriterium zur Verfügung mit dem die Erkennung der Pendelbewegung des Fahrzeugs dahingehend verbessert werden kann, daß Situationen, die nicht eindeutig einer Pendelbewegung des Fahrzeugs entsprechen, unberücksichtigt bleiben.

Die in dem wenigstens einen ersten Ermittlungsmittel enthaltenen ersten Mittel enthalten wiederum Signalerzeugungsmittel, mit denen zwei um eine vorgegebene Phase, insbesondere 90° , verschobene Signale erzeugt werden. Vorteilhaftweise haben diese beiden Signale die gleiche Amplitude. Die ersten Mittel enthalten ferner Demodulationsmittel, mit denen in Abhängigkeit der ausgesiegten Anteile und der beiden mit den Signalerzeugungsmitteln erzeugten Signalen zwei demodulierte Signale erzeugt werden. Die Demodulationsmittel sind vorteilhaftweise als

Multipliziermittel ausgebildet. Darüber hinaus enthalten die ersten Mittel Filtermittel, die vorteilhaftweise als Tiefpässe ausgebildet sind, und mit denen die demodulierten Signale gefiltert werden. In Abhängigkeit der dabei erhaltenen gefilterten demodulierten Signale wird die Amplitudengröße ermittelt.

Bei den beiden mit Hilfe der Signalerzeugungsmittel erzeugten Signalen handelt es sich um periodische Signale, deren Frequenz der zu erwartenden Pendel- oder Schlinger-

frequenz des Fahrzeuges entspricht. Durch die Demodulation, die einer Multiplikation entspricht, werden die ausgefilterten Anteile, die die Pendelfrequenz aufweisen, in einen Gleichanteil und in eine Schwingung mit der doppelten Frequenz umgesetzt. Durch die nachgeschalteten Tiefpässe werden die Gleichanteile, die die eigentliche Information über die Pendelbewegung enthalten, herausgefiltert. Diese Vorgehensweise entspricht in ihrer Gesamtheit einer Bandpassfilterung mit sehr hoher Güte.

Die in dem wenigstens einen ersten Ermittlungsmittel enthaltenen zweiten Mittel enthalten Modulationsmittel, die vorteilhafterweise als Multipliziermittel ausgebildet sind, mit denen in Abhängigkeit der beiden gefilterten demodulierten Signale und den beiden mit den Signalerzeugungsmitteln erzeugten Signalen zwei modulierte Signale erzeugt werden. Diese beiden modulierten Signale werden einem Additionsmittel mit nachgeordnetem Bewertungsmittel zugeführt, wobei mit dem Additionsmittel und dem Bewertungsmittel eine Größe ermittelt wird, die die zu ermittelnde bzw. zu erkennende Pendelbewegung des Fahrzeuges repräsentiert, jedoch von Störeinflüssen befreit ist. D. h. die mit dem Additionsmittel und dem Bewertungsmittel ermittelte Größe repräsentiert die Pendelbewegung des Fahrzeuges, die ermittelt bzw. erkannt werden soll, weist allerdings keine Anteile auf, die von Störeinflüssen herrühren. D. h. diese Größe beschreibt die Pendelbewegung unverfälscht. Durch die Modulation werden die beiden Gleichanteile wieder in periodische Signale umgesetzt, deren Frequenz der der Pendelbewegung entspricht.

Darüber hinaus enthalten die zweiten Mittel ein Subtrahiermittel, mit dem in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile und der Größe, die die zu ermittelnde bzw. zu erkennende Pendelbewegung des Fahrzeuges repräsentiert, jedoch von Störeinflüssen befreit ist, eine Größe ermittelt wird, aus der durch Betragbildung und Filterung, insbesondere unter Verwendung eines Tiefpaßfilters, die Störgröße ermittelt wird. Durch die Betragbildung und Filterung wird sichergestellt, daß die Störgröße keine allzu großen Schwingungen aufweist und demzufolge ein aussagekräftiges Kriterium darstellt. Der vorstehend beschriebene Subtraktion nutzt die Tatsache aus, daß die gefilterten Anteile noch die weiter oben erwähnten Störanteile aufweisen, wohingegen die beiden gefilterten und demodulierten Signale, aus denen die Größe ermittelt wird, die die zu ermittelnde, von Störeinflüssen befreite Pendelbewegung des Fahrzeuges repräsentiert, frei von diesen Störanteilen ist. Somit ist die Ermittlung der Störgröße möglich.

Wie bereits eingangs erwähnt, soll es sich bei dem Fahrzeug um ein Fahrzeuggespann handeln, welches aus einem Zugfahrzeug und einem Anhänger oder Aufleger besteht. Folglich soll mit der erfundungsgemäßen Vorrichtung ein Pendeln des Anhängers oder Auflegers erkannt werden. Ebenso soll ein vom Anhänger oder Aufleger hervorgerufenes und auf das Zugfahrzeug übertragenes Pendeln erkannt werden. Vorteilhafterweise sind sämtliche für die Erkennung des Pendelns erforderlichen Erfassungsmittel und/oder Sensormittel dem Zugfahrzeug zugeordnet. Somit ist eine kostenintensive Ausstattung sämtlicher zu einem Fuhrpark gehörender Anhänger oder Aufleger mit der erfundungsgemäß erforderlichen Sensorik nicht erforderlich.

Vorteilhafterweise wird im Falle eines Fahrzeuggespannes die Erkennung einer Pendelbewegung nur dann durchgeführt, wenn an das Zugfahrzeug auch tatsächlich ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist. Um diese Situation erkennen zu können, enthält die Vorrichtung Mittel, mit denen ermittelt wird, ob an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist. Diese Vorgehensweise trägt zum einen zu einer Erhöhung der Sicherheit bei. Zum anderen

wird die benötigte Rechenleistung bzw. Rechenkapazität und gleichzeitig auch die Rechenzeit reduziert, da die Erkennung der Pendelbewegung nur dann durchgeführt wird, wenn auch wirklich ein Anlaß für die Entstehung einer Pendelbewegung vorliegt, nämlich dann, wenn an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist.

Die Ermittlung, ob an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist, erfolgt vorteilhafterweise durch eine Überprüfung eines elektrischen Kontaktes. D. h. es wird überprüft, ob ein zum Anhänger oder Aufleger gehörender Stecker an eine am Zugfahrzeug angebrachte Dose angeschlossen ist. Hierzu bieten sich verschiedene Vorgehensweisen an.

So kann beispielsweise wenigstens ein Bremslicht des Anhängers oder Auflegers fahrerunabhängig angesteuert werden. Ob ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist, läßt sich durch eine Stromüberwachung feststellen. Fließt während der Ansteuerung in einer dem Bremslicht zugeordneten Leitung ein Strom, so ist dies ein Indiz dafür, daß an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist. Neben der fahrerunabhängigen Ansteuerung des Bremslichtes - in diesem Fall liegt kein durch den Fahrer eingeleiteter Bremsvorgang vor - ist es auch denkbar, einen vom Fahrer eingeleiteten Bremsvorgang im Rahmen der vorstehenden Erkennung auszuwerten. In den beschriebenen Fällen wird der elektrische Kontakt anhand eines fließenden Stromes überprüft.

Ferner kann auch ein selbsthaltendes Relais im Rahmen der Erkennung, ob ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist, verwendet werden. Das Relais spricht an, wenn an der Steckdose zum Anhänger ein Stromkreis hergestellt wird.

Die Information darüber, ob an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist, kann dem Steuergerät oder den im Steuergerät zur Verarbeitung dieser Information enthaltenen Komponenten über einen im Fahrzeug vorhandenen CAN-Bus zugeführt werden.

An dieser Stelle sei bemerkt, daß eine nachfolgende Nennung des Begriffes Anhänger immer auch die beiden anderen Ausführungsformen - Aufleger bzw. Deichselanhänger - umfassen soll.

Zeichnung

Die Zeichnung besteht aus den **Fig. 1 bis 6**. **Fig. 1** zeigt mit Hilfe eines Blockschaltbildes in allgemeiner Form ein Steuergerät, in dem die erfundungsgemäße Vorrichtung eingesetzt wird, mit der zu dem Steuergerät gehörenden Sensorik und Aktuotorik. Die **Fig. 2** und **3** gehören zu einem ersten Ausführungsbeispiel. **Fig. 2** zeigt in Form eines Blockschaltbildes den Aufbau der erfundungsgemäßen Vorrichtung. **Fig. 3** zeigt mit Hilfe eines Flußdiagramms den Ablauf des in der erfundungsgemäßen Vorrichtung ablaufenden erfundungsgemäßen Verfahrens. Den **Fig. 4** bis **6** liegt ein zweites Ausführungsbeispiel zugrunde. In den **Fig. 4** und **5** ist die erfundungsgemäße Vorrichtung in unterschiedlichen Detailliertheitsgraden dargestellt. **Fig. 6** zeigt den Ablauf des zugehörigen erfundungsgemäßen Verfahrens. Blöcke bzw. Schritte, die in unterschiedlichen Figuren verwendet werden, jedoch gleiches Bezugszeichen haben, sind identisch.

Ausführungsbeispiele

In **Fig. 1** ist in allgemeiner Form ein Steuergerät **105** dargestellt. Bei diesem Steuergerät handelt es sich beispielsweise um ein Steuergerät, welches im Rahmen einer Fahrtdynamikregelung eingesetzt wird. Bzgl. weiterführender Details sei an dieser Stelle auf die Veröffentlichung "FDR -

Die Fahrdynamikregelung von Bosch" verwiesen. Dem Steuergerät werden verschiedene Sensorsignale zugeführt. Hierbei handelt es sich um die mit Hilfe eines Querbeschleunigungssensors **101** ermittelte Querbeschleunigung a_q , um die mit Hilfe eines Gierratensors **102** ermittelte Gierrate ω des Fahrzeugs, um den mit Hilfe eines Lenkwinkelsensors **104** ermittelten Lenkwinkel δ und um die Geschwindigkeit v_f des Fahrzeugs, die mit Hilfe geeigneter Mittel **103** erfaßt wird. Bei den Mitteln **103** handelt es sich beispielsweise um den Rädern des Fahrzeugs zugeordnete Raddrehzahlsensoren mit nachgeordneten Auswertemitteln. Ausgehend von den dem Steuergerät zugeführten Eingangsgrößen erzeugt es gemäß den in ihm abgelegten Regelungskonzept Ansteuersignale **S1** für die ihm zugeordneten Aktuatoren **106**. Bei den Aktuatoren handelt es sich beispielsweise um Mittel zur Beeinflussung des vom Motor abgegebenen Moments und/oder um den Rädern des Fahrzeugs zugeordnete Bremsen. Die Bremsen wiederum können Teil einer hydraulischen oder einer elektrohydraulischen oder einer pneumatischen oder einer elektropneumatischen oder einer elektromechanischen Bremsanlage sein. Ausgehend von den Aktuatoren **106** werden dem Steuergerät Signale **S2** zugeführt, die dem Steuergerät eine Information über den Betriebszustand der Aktuatoren gibt.

Darüber hinaus wird dem Steuergerät **105** ausgehend von einem Block **107**, der Mittel darstellt, mit denen ermittelt wird, ob an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Auflieger angekoppelt ist, ein Signal **ASF** zugeführt. Die Erzeugung des Signals **ASF** kann in der eingangs erwähnten Art und Weise erfolgen. Dabei soll folgendes gelten: Wenn an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Auflieger angekoppelt ist, wird dem Signal **ASF** der Wert 1 zugewiesen. Auf die konkrete Auswertung des Signals **ASF** wird im Zusammenhang mit den Fig. 3 oder 6 eingegangen.

Nachfolgend wird anhand der Fig. 2 und 3 ein erstes Ausführungsbeispiel behandelt.

In Fig. 2 sind die im Steuergerät enthaltenen Komponenten durch den strichlierten Block **105** gekennzeichnet. Zunächst sei auf den Block **209** eingegangen, der den im Steuergerät **105** enthaltenen Reglerkern darstellt. Eine detaillierte Beschreibung des Reglerkerns **209** kann der Veröffentlichung "FDR - Die Fahrdynamikregelung von Bosch" entnommen werden.

Dem Reglerkern werden die mit dem Block **101** erfaßte Querbeschleunigung a_q , die auf das Fahrzeug wirkt, die mit dem Block **102** erfaßte Gierrate ω des Fahrzeugs, die mit dem Block **103** erfaßte Geschwindigkeit v_f des Fahrzeugs sowie der mit dem Block **104** erfaßte Lenkwinkel δ zugeführt. Wie bereits erwähnt, handelt es sich bei dem Steuergerät **105** um ein Steuergerät zur Regelung der Fahrdynamik des Fahrzeugs, insbesondere zur Regelung der Gierrate des Fahrzeugs. Hierzu wird die dem Reglerkern zugeführte Gierrate ω mit einem Sollwert ω_{Soll} für die Gierrate verglichen. Der Sollwert ω_{Soll} wird im Reglerkern mit Hilfe eines geeigneten Fahrzeugmodells in Abhängigkeit der Fahrzeuggeschwindigkeit v_f und dem Lenkwinkel δ ermittelt. In Abhängigkeit der sich aus der Gierrate ω und dem Sollwert ω_{Soll} ergebenden Abweichung werden die Größen R ermittelt, mit denen die Aktuatoren **106** im Sinne der Gierratenregelung anzusteuern sind. Die Größen R werden einem Block **208** zugeführt.

Der Sollwert ω_{Soll} für die Gierrate wird einem Block **210** zugeführt, in welchem in Abhängigkeit dieses Sollwertes und der Gierrate ω eine Differenz ω_{Diff} gebildet wird, die einem Block **204** zugeführt wird. Bei dem Block **204** handelt es sich um Filtermittel, insbesondere um einen Bandpaß. Mit dem Filtermittel **204** werden aus der Differenz ω_{Diff} Anteile ω_{BP} ausfiltert, die in

einem vorbestimmten Frequenzbereich liegen, der für die Pendelbewegung des Fahrzeugs charakteristisch ist. Die ausfilterten Anteile ω_{BP} werden einem Block **205** zugeführt, bei dem es sich um ein Betragsbildungsmittel

5 handelt, und mit dem die Beträge ω_{Abs} der ausfilterten Anteile ω_{BP} ermittelt werden. Die Beträge ω_{Abs} werden einem Mittel zur Bildung eines Mittelwertes, welches insbesondere als Tiefpaß ausgebildet ist, zugeführt. Der aus den Beiträgen gebildete Mittelwert ω_{TP} , der der 10 in Abhängigkeit der Gierrate ermittelte Querdynamikgröße entspricht, wird einem Block **207**, bei dem es sich um ein drittes Ermittlungsmittel handelt, zugeführt.

Die Blöcke **204**, **205** und **206** sind in Fig. 2 zu einem ersten Ermittlungsmittel **212** zusammengefaßt, wobei die Differenz ω_{Diff} die Eingangsgröße dieses Ermittlungsmittels darstellt. An dieser Stelle sei auch erwähnt, daß anstelle der Differenz dem ersten Ermittlungsmittel **212** auch lediglich die Gierrate ω als Eingangsgröße zugeführt werden kann. Die Vorgehensweise bei der Ermittlung der Querdynamikgröße ω_{TP} bleibt davon unberührt.

Neben dem ersten Ermittlungsmittel **212** enthält die erfundungsgemäß Vorrichtung ein weiteres erstes Ermittlungsmittel **211**, welches identisch zu dem ersten Ermittlungsmittel **212** aufgebaut ist. Als Eingangsgröße wird dem ersten 25 Ermittlungsmittel **211** die mit Hilfe des Querbeschleunigungssensor **101** ermittelte Querbeschleunigung a_q zugeführt. Entsprechend der im Zusammenhang mit dem ersten Ermittlungsmittel **212** beschriebenen Vorgehensweise werden zunächst mit Hilfe eines Filtermittels **201** die ausfilterten Anteile a_q_{BP} ermittelt, die einem Betragsbildungsmittel **202** zugeführt werden, mit dem die Beiträge a_q_{Abs} ermittelt werden, die wiederum einem Mittel zur Bildung eines Mittelwertes **203** zugeführt, welches aus den Beiträgen a_q_{Abs} den Mittelwert a_q_{TP} ermittelt, der der ausgehend von 30 der Querbeschleunigung ermittelten Querdynamikgröße entspricht. Auch die Querdynamikgröße a_q_{TP} wird dem Block **207** zugeführt.

Neben den beiden Querdynamikgrößen a_q_{TP} und ω_{TP} werden dem Block **207** ferner die Geschwindigkeit v_f des Fahrzeugs sowie eine Lenkgröße δ_{Bew} zugeführt. Die Lenkgröße δ_{Bew} wird in einem Block **213** in Abhängigkeit des diesem zugeführten Lenkwinkels δ ermittelt. Hierzu wird der Lenkwinkel zunächst einem Ausblendmittel **213a** mit geeignet gewählter Totzone zugeführt, mit dem kleine Lenkwinkel ausgeblendet werden. Die von dem Ausblendmittel **213a** durchgelassenen Lenkwinkel werden einem Hochpaßfilter **213b** zugeführt. Mit dem Hochpaßfilter werden Lenkwinkel, die sich aus zeitlich langsam verlaufenden Lenkwinkeländerungen ergeben, ausgefiltert. Die verbleibenden Lenkwinkel werden einem Integriermittel **213c** zugeführt, mit dem die verbleibenden Lenkwinkel auf integriert werden und als Lenkgröße δ_{Bew} ausgegeben werden. In der Zusammenschau wird die Lenkgröße in Abhängigkeit der vom Fahrer über einen vorbestimmten Zeitraum hinweg eingestellten Lenkwinkel ermittelt, wobei allerdings kleine Lenkwinkel und/oder sich aus zeitlich langsam verlaufenden Lenkwinkeländerungen ergebende Lenkwinkel unberücksichtigt bleiben.

Die dem Block **207** zugrundeliegende konkrete Vorgehensweise bzgl. der Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs wird im Zusammenhang mit der Fig. 3 ausführlich dargestellt. An dieser Stelle sei vorab festgehalten, daß bei einer erkannten Pendelbewegung des Fahrzeugs der Block **207** für die Größe P einen entsprechenden Wert ausgibt.

Die im Block **207** erzeugte Größe P wird dem Block **208** zugeführt. Der Block **208** koordiniert die von den Aktuatoren **106**, aufgrund der dem Block **208** zugeführten Größen P

bzw. R, auszuführenden Eingriffe. Dabei ist folgende Vorgehensweise denkbar: Solange keine Pendelbewegung des Fahrzeugs erkannt wird ($P = 0$), werden, ausgehend von der Größe R, mit Hilfe der Aktuatoren 106 die im Rahmen der Fahrdynamikregelung zur Stabilisierung des Fahrzeugs erforderlichen Eingriffe ausgeführt. Sobald jedoch eine Pendelbewegung des Fahrzeugs erkannt wird ($P = 1$), werden entweder ausgehend von der Größe P die zur Beseitigung der Pendelbewegung erforderlichen Eingriffe anstelle der im Rahmen der Fahrdynamikregelung zur Stabilisierung des Fahrzeugs auszuführenden Eingriffe durchgeführt. Oder aber die im Rahmen der Fahrdynamikregelung zur Stabilisierung des Fahrzeugs erforderlichen Eingriffe werden ausgehend von der Größe P so modifiziert, daß neben der im Rahmen der Fahrdynamikregelung durchzuführenden Stabilisierung des Fahrzeugs gleichzeitig auch die Pendelbewegung unterbunden wird. Die vorstehend beschriebene Ausblendung bzw. Modifikation kann auch als Anpassung des Reglers aufgefaßt werden.

Ferner wird dem Block 207 ausgehend von dem Block 107 das Signal ASF, mit dem angezeigt wird, ob an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Auflieger angekoppelt ist, zugeführt.

Auf die Bedeutung der Größen S1 und S2, die zwischen den Blöcken 208 und 106 ausgetauscht werden, wurde bereits im Zusammenhang mit Fig. 1 eingegangen.

In Fig. 3 ist der Ablauf des dem ersten Ausführungsbeispiel zugrundeliegenden Verfahrens dargestellt. Das Verfahren beginnt mit einem Schritt 301, an den sich ein Schritt 309 anschließt. In diesem Schritt wird das Signal ASF ausgewertet. Wird festgestellt, daß das Signal ASF den Wert 1 aufweist, was gleichbedeutend damit ist, daß an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Auflieger angekoppelt ist, so wird anschließend an den Schritt 309 ein Schritt 302, mit dem die eigentliche Erkennung einer Pendelbewegung beginnt, ausgeführt. Wird dagegen festgestellt, daß das Signal ASF nicht den Wert 1 aufweist, so wird erneut der Schritt 309 ausgeführt. Durch die im Schritt 309 stattfindende Abfrage wird sichergestellt, daß die Erkennung einer Pendelbewegung nur dann durchgeführt wird, wenn an das Zugfahrzeug auch tatsächlich ein Anhänger oder Auflieger angekoppelt ist.

An dieser Stelle sei festgehalten, daß der Schritt 309 optional ist und für die Ausführung der Funktion der Erkennung einer Pendelbewegung nicht zwingend erforderlich ist, weswegen er auch entfallen kann. Entfällt der Schritt 309, so ist auch der in den Fig. 1 und 2 dargestellte Block 107 nicht erforderlich.

Im Schritt 302 wird die Größe P, bei der es sich um ein Flag handelt, und die anzeigt, ob eine Pendelbewegung des Fahrzeugs vorliegt, initialisiert. Im vorliegenden Fall wird der Größe P der Wert 0 zugewiesen, d. h. es wird davon ausgegangen, daß keine Pendelbewegung vorliegt. Anschließend an den Schritt 302 wird ein Schritt 303 ausgeführt, in dem die Lenkgröße deltaBew ausgewertet wird. Hierzu wird überprüft, ob die Lenkgröße deltaBew größer als ein zugehöriger Schwellenwert S1 ist. Wird im Schritt 303 festgestellt, daß die Lenkgröße größer als der Schwellenwert S1 ist, was gleichbedeutend damit ist, daß die vom Fahrer durchgeführten Lenkbewegungen die Erkennung einer Pendelbewegung nicht zulassen bzw. die Durchführung einer Erkennung als nicht erforderlich erscheinen lassen, da beispielsweise eine Slalomfahrt zugrunde liegt, die die Pendelbewegung verursacht, so wird anschließend an den Schritt 303 ein Schritt 307 ausgeführt, in dem der Größe P der Wert 0 zugewiesen wird. Nach dem Schritt 307 wird erneut der Schritt 303 ausgeführt. Wird dagegen im Schritt 303 festgestellt, daß die Lenkgröße kleiner als der Schwellenwert S1

ist, was gleichbedeutend damit ist, daß die vom Fahrer durchgeführten Lenkbewegungen die Erkennung einer Pendelbewegung zulassen bzw. die Durchführung einer Erkennung als nicht erforderlich erscheinen lassen, da beispielsweise eine Slalomfahrt zugrunde liegt, die die Pendelbewegung verursacht, so wird anschließend an den Schritt 303 ein Schritt 304 ausgeführt.

Im Schritt 304 werden zwei Teilaufgaben ausgeführt. Die erste Teilaufgabe, die keine Einzelaufgabe bzgl. der Größe P enthält, betrifft die Situation bei der eine Pendelbewegung des Fahrzeugs noch nicht erkannt wurde. Bei der ersten Teilaufgabe werden folgende Einzelaufgaben überprüft: Ist die Querdynamikgröße a_{qTP} größer als ein Schwellenwert S2? Ist die Querdynamikgröße ω_{qTP} größer als ein Schwellenwert S3? Ist die Geschwindigkeitsgröße v_f größer als ein Schwellenwert S4? Wenn diese drei Einzelaufgaben alle gleichzeitig erfüllt sind, dann ist die erste Teilaufgabe erfüllt.

Die zweite Teilaufgabe enthält eine Einzelaufgabe bzgl. der Größe P und somit die Situation bei der eine Pendelbewegung des Fahrzeugs bereits erkannt wurde. Bei dieser Einzelaufgabe wird überprüft, ob der Größe P der Wert 1 zugewiesen ist. Darüber hinaus enthält die zweite Teilaufgabe die drei in der ersten Teilaufgabe enthaltenen Einzelaufgaben, wobei jedoch die im Rahmen der ersten Teilaufgabe verwendeten Schwellenwerte S2, S3 und S4 durch die Schwellenwerte S2*, S3* und S4* ersetzt sind, deren Werte jeweils kleiner sind als die der Schwellenwerte S2, S3 und S4. Wenn alle vier Einzelaufgaben erfüllt sind, dann ist die zweite Teilaufgabe erfüllt.

Wird im Schritt 304 festgestellt, daß die erste Teilaufgabe oder die zweite Teilaufgabe erfüllt ist, d. h. wird festgestellt, daß eine der beiden Teilaufgaben erfüllt ist, was gleichbedeutend damit ist, daß eine Pendelbewegung des Fahrzeugs vorliegt, so wird anschließend an den Schritt 304 ein Schritt 305 ausgeführt, in dem der Größe P der Wert 1 zugewiesen wird. Anschließend an den Schritt 305 wird ein Schritt 306 ausgeführt, in dem durch entsprechende Ansteuerung der Radbremsen und/oder der Mittel zur Beeinflussung des vom Motor abgegebenen Moments die Bremseneingriffe und/oder Motoringriffe zur Beseitigung der Pendelbewegung durchgeführt werden. Anschließend an den Schritt 306 wird erneut der Schritt 303 ausgeführt. Wird dagegen im Schritt 304 festgestellt, daß keine der beiden Teilaufgaben erfüllt ist, so wird anschließend an den Schritt 304 ein Schritt 308 ausgeführt, in dem der Größe P der Wert 0 zugewiesen wird. Anschließend an den Schritt 308 wird erneut der Schritt 303 ausgeführt.

An dieser Stelle sei erwähnt, daß auch eine andere Ausgestaltung der beiden im Schritt 304 ausgeführten Teilaufgaben denkbar ist. So können die Teilaufgaben auch so aufgebaut sein, daß die drei Einzelaufgaben, die im einzelnen die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Querbeschleunigung und die Gierrate betreffen, nicht gleichzeitig erfüllt sein müssen, damit die Teilaufgabe erfüllt ist. Denkbar wäre auch, daß je Teilaufgabe die Einzelaufgabe für die Geschwindigkeit und eine der beiden Teilaufgaben, die die Querbeschleunigung bzw. die Gierrate betreffen, gleichzeitig erfüllt sein müssen.

Im folgenden wird mit Hilfe der Fig. 4, 5 und 6 ein zweites Ausführungsbeispiel behandelt.

In Fig. 4 sind die im Steuergerät enthaltenen Komponenten zu dem strichliinierten Block 105 zusammengefaßt. Auf die bereits im Zusammenhang mit Fig. 2 beschriebenen Blöcke – hierbei handelt es sich im einzelnen um die Blöcke 106, 208, 209 bzw. 213 sowie um die Erfassungsmittel 101, 102, 103 sowie 104 – wird an dieser Stelle nicht mehr eingegangen, vielmehr wird auf die Beschreibung der Fig. 2 verwiesen.

Entsprechend der in **Fig. 2** dargestellten Vorrichtung weist die in **Fig. 4** gezeigte Vorrichtung ebenfalls zwei erste Ermittlungsmittel **401** bzw. **402** auf. Mit Hilfe des ersten Ermittlungsmittels **401** wird in Abhängigkeit der Querbeschleunigung aq eine Querdynamikgröße $aqAmp$ und eine Störgröße $aqStör$ ermittelt, die beide dem Block **403**, der ein drittes Ermittlungsmittel darstellt, zugeführt werden. Mit Hilfe des ersten Ermittlungsmittels **402** wird in Abhängigkeit der Gierrate ω eine Querdynamikgröße ωAmp und eine Störgröße $\omegaStör$ ermittelt, die ebenfalls beide dem Block **403** zugeführt werden. Auf den konkreten Aufbau der beiden ersten Ermittlungsmittel **401** bzw. **402** wird im Zusammenhang mit **Fig. 5** eingegangen.

Neben den beiden Querdynamikgrößen $aqAmp$ und ωAmp sowie den beiden Störgrößen $aqStör$ und $\omegaStör$ werden dem Block **403** ferner noch die Geschwindigkeitsgröße v_f , die die Geschwindigkeit des Fahrzeuges beschreibt, und die Lenkgröße δBew zugeführt. In Abhängigkeit dieser Größen wird im Block **403** ermittelt, ob eine Pendelbewegung des Fahrzeuges vorliegt. Auf die konkrete Vorgehensweise bei der Erkennung der Pendelbewegung wird im Zusammenhang mit **Fig. 6** ausführlich eingegangen.

Ferner wird dem Block **403** ausgehend von einem Block **107** ein Signal ASF , mit dem angezeigt wird, ob an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Aufleger angekoppelt ist, zugeführt. Auf die konkrete Auswertung des Signals ASF wird im Zusammenhang mit **Fig. 6** eingegangen.

Genauß **Fig. 4** wird mit Hilfe des ersten Ermittlungsmittels **402** die Gierrate ω in Alleinstellung ausgewertet. Entsprechend der Darstellung in **Fig. 2** ist im zweiten Ausführungsbeispiel auch die Auswertung der aus der Gierrate ω und dem zugehörigen Sollwert \omegaSoll gebildeten Differenz \omegaDiff denkbar.

In **Fig. 5** ist der konkrete Aufbau des ersten Ermittlungsmittels **401** dargestellt, mit dem ausgehend von der ihm zugeführten Querbeschleunigung aq die Querdynamikgröße $aqAmp$ und die Störgröße $aqStör$ ermittelt werden, die dem Block **403** zugeführt werden.

Das erste Ermittlungsmittel **401** enthält ein Filtermittel **502**, welches insbesondere als Bandpaß ausgebildet ist. Mit dem Filtermittel **502** werden aus der ihm zugeführten Querbeschleunigung aq Anteile $aqBP$ ausgefiltert, die in einem vorbestimmten Frequenzbereich liegen, der für die Pendelbewegung des Fahrzeuges charakteristisch ist. Die ausgefilterten Anteile $aqBP$ werden einem Block **503**, einem Block **506** sowie einem Additionsmittel **512** zugeführt.

Block **501** stellt ein Signalerzeugungsmittel dar, mit dem zwei um eine vorgegebene Phase, insbesondere 90° , verschobene Signale $\sin(2\pi f_0 t)$ und $\cos(2\pi f_0 t)$ erzeugt werden. Vorteilhafterweise haben beide Signale die gleiche Amplitude. Das Signal $\sin(2\pi f_0 t)$ wird sowohl einem Block **503** als auch einem Block **505** zugeführt. Das Signal $\cos(2\pi f_0 t)$ wird sowohl einem Block **506** als auch einem Block **508** zugeführt. Bei dem Signalerzeugungsmittel kann es sich entweder um einen in analoger Technik aufgebauten Oszillator oder um einen in digitaler Technik realisierten Oszillator handeln. Der Oszillator lässt sich beispielsweise dann in digitaler Technik realisieren, wenn der im Steuergerät enthaltene Mikrocontroller über einen digitalen Signalprozessor verfügt.

Im Block **503**, der von der Funktion her ein Demodulationsmittel darstellt und der konkret als Multipliziermittel bzw. Multiplizierer realisiert ist, wird in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile $aqBP$ und dem Signal $\sin(2\pi f_0 t)$ ein demoduliertes Signal $aqBPsin$ erzeugt. Die durch die Multiplikation entstehenden Anteile des Signals $aqBPsin$ lassen sich über die aus der Mathematik bekannten "Produkte von

trigonometrischen Funktionen" herleiten. Im wesentlichen verfügt das Signal $aqBPsin$ über einen Gleichanteil und über einen Anteil bei der, bezogen auf die Frequenz des Signals $\sin(2\pi f_0 t)$, doppelten Frequenz $2f_0$. Das Signal $aqBPsin$ wird ausgehend von dem Block **503** einem nachgeschalteten Filtermittel **504**, welches als Tiefpaß realisiert ist, zugeführt. Mit Hilfe des Tiefpasses **504** wird das demodulierte Signal $aqBPsin$ gefiltert, wodurch ein Signal $aqsin$ entsteht, welches dem in dem demodulierten Signal $aqBPsin$ enthaltenen Gleichanteil entspricht.

In entsprechender Weise wird mit den beiden Blöcken **506** und **507** in Abhängigkeit der dem Demodulationsmittel **506** zugeführten ausgefilterten Anteile $aqBP$ und dem Signal $\cos(2\pi f_0 t)$ ein demoduliertes Signal $aqBPcos$ erzeugt, welches mit Hilfe des Filtermittels **507**, welches als Tiefpaß realisiert ist, in ein gefiltertes demoduliertes Signal $aqcos$ umgesetzt wird.

Mit Hilfe des Blockes **509** wird in Abhängigkeit der beiden Signale $aqcos$ und $aqsin$ die Amplitudengröße $aqAmp$ ermittelt. Dies erfolgt beispielsweise gemäß der Beziehung $aqAmp = \sqrt{aqsin^2 + aqcos^2}$.

Mit Hilfe eines Modulationsmittels **505**, welches als Multipliziermittel bzw. als Multiplizierer ausgebildet ist, wird in Abhängigkeit des gefilterten demodulierten Signals $aqsin$ und dem Signal $\sin(2\pi f_0 t)$ ein moduliertes Signal $aqNutzsin$ erzeugt. In entsprechender Weise wird mit Hilfe des Modulationsmittels **508** in Abhängigkeit des gefilterten demodulierten Signals $aqcos$ und dem Signal $\cos(2\pi f_0 t)$ ein moduliertes Signal $aqNutzcos$ erzeugt. Die beiden Signale $aqNutzsin$ und $aqNutzcos$ werden einem Additionsmittel **510** zugeführt, welches die Summe $aqNutzroh$ dieser beiden Signale bildet. Die Summe $aqNutzroh$ wird einem dem Additionsmittel **510** nachgeschalteten Bewertungsmittel **511** zugeführt, in dem die Summe $aqNutzroh$ mit dem Faktor 2 bewertet wird. Das dabei entstehende Signal $aqNutz$ wird dem Subtrahiermittel **512** zugeführt. Die Bewertung mit dem Faktor 2 ist deshalb erforderlich, weil durch die Demodulation und die Modulation das Signal $aqNutzroh$ einen Faktor 0,5 aufweist. Um jedoch die Störgröße $aqStör$ berechnen zu können, sollte das Signal $(aqNutz)$, welches hierzu mit den ausgefilterten Anteilen $aqBP$ verglichen wird, von seiten der Amplitude die gleiche Größenordnung aufweisen. Die Größe $aqNutz$ repräsentiert die zu ermittelnde Pendelbewegung des Fahrzeuges, ist jedoch von Störinflüssen befreit.

Die Größe $aqNutz$ und die ausgefilterten Anteile $aqBP$ werden einem Subtrahiermittel **512** zugeführt, mit dem aus diesen Eingangsgrößen eine Differenz $aqStörroh$ ermittelt wird. Diese Größe $aqStörroh$ wird einem Block **513** zugeführt, mit dem durch Betragsbildung und Filterung, insbesondere durch Filterung mit einem Tiefpaß, die Störgröße $aqStör$ ermittelt wird, die dann dem Block **403** zugeführt wird.

Die vorstehend beschriebenen Blöcke **501**, **503**, **506**, **504**, **507** und **509** stellen in der Zusammenschau Mittel dar, mit denen in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile die Amplitudengröße $aqAmp$ ermittelt wird. Die vorstehend beschriebenen Blöcke **505**, **508**, **510**, **511**, **512** und **513** stellen in der Zusammenschau Mittel dar, mit denen in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile die Störgröße $aqStör$ ermittelt wird.

In **Fig. 5** ist die Vorgehensweise für die Ermittlung der Querdynamikgröße in Abhängigkeit der Querbeschleunigung dargestellt. Die Ermittlung der Querdynamikgröße in Abhängigkeit der Gierrate ω oder in Abhängigkeit der aus der Gierrate ω und dem Sollwert \omegaSoll für die Gierrate gebildeten Differenz erfolgt in entsprechender Weise.

In **Fig. 6** ist der Ablauf des dem zweiten Ausführungsbe-

spiel zugrundeliegenden Verfahrens dargestellt. Das Verfahren beginnt mit einem Schritt 601, an den sich ein Schritt 609 anschließt. Im Schritt 609 wird entsprechend dem Schritt 309 das Signal ASF ausgewertet. Wird festgestellt, daß das Signal ASF den Wert 1 aufweist, so wird anschließend an den Schritt 609 ein Schritt 602, mit dem die eigentliche Erkennung einer Pendelbewegung beginnt, ausgeführt. Wird dagegen festgestellt, daß das Signal ASF nicht den Wert 1 aufweist, so wird erneut der Schritt 609 ausgeführt.

An dieser Stelle sei festgehalten, daß der Schritt 609 optional ist und für die Ausführung der Funktion der Erkennung einer Pendelbewegung nicht zwingend erforderlich ist, weswegen er auch entfallen kann. Entfällt der Schritt 609, so ist auch der in der Fig. 4 dargestellte Block 107 nicht erforderlich.

Der sich an den Schritt 609 anschließende Schritt 602 entspricht dem Schritt 302. Anschließend an den Schritt 602 wird ein Schritt 603 ausgeführt. Im Schritt 603 werden folgende drei Einzelabfragen überprüft: Ist das aus der Störgröße $aqStör$ und der Querdynamikgröße $aqAmp$ gebildete Verhältnis größer als ein zugehöriger Schwellenwert S5? Ist das aus der Störgröße $omegaStör$ und der Querdynamikgröße $omegaAmp$ gebildete Verhältnis größer als ein zugehöriger Schwellenwert S6? Ist die Lenkgröße $deltaBew$ größer als ein zugehöriger Schwellenwert S7? Wird im Schritt 603 festgestellt, daß eine der drei Einzelabfragen erfüllt ist, was gleichbedeutend damit ist, daß die vom Fahrer durchgeführten Lenkbewegungen die Erkennung einer Pendelbewegung nicht zulassen bzw. die Durchführung einer Erkennung als nicht erforderlich erscheinen lassen, da beispielsweise eine Slalomfahrt zugrunde liegt, die die Pendelbewegung verursacht oder aber daß die erfaßte Querdynamikgröße nicht auf die eigentlich zu ermittelnde Pendelbewegung zurückgeht, da die Störgröße im Verhältnis zur Querdynamikgröße groß ist, so wird anschließend an den Schritt 603 ein Schritt 607 ausgeführt, in dem der Größe P der Wert 0 zugewiesen wird. Nach dem Schritt 607 wird erneut der Schritt 603 ausgeführt. Wird dagegen im Schritt 603 festgestellt, daß keine der drei Einzelabfragen erfüllt ist, so wird anschließend an den Schritt 603 ein Schritt 604 ausgeführt.

Im Schritt 604 werden entsprechend dem Schritt 304 zwei Teilabfragen ausgeführt. Bei der ersten Teilabfrage werden folgende drei Einzelabfragen überprüft: Ist die Querdynamikgröße $aqAmp$ größer als ein Schwellenwert S8? Ist die Querdynamikgröße $omegaAmp$ größer als ein Schwellenwert S9? Ist die Geschwindigkeitsgröße vf größer als ein Schwellenwert S10? Wenn diese drei Einzelabfragen alle gleichzeitig erfüllt sind, dann ist die erste Teilabfrage erfüllt.

Die zweite Teilabfrage enthält eine Einzelabfrage bzgl. der Größe P, mit der überprüft wird, ob der Größe P der Wert 1 zugewiesen ist. Darüber hinaus enthält die zweite Teilabfrage die drei in der ersten Teilabfrage enthaltenen Einzelabfragen, jedoch entsprechend dem Schritt 304 mit den Schwellenwerten S8*, S9* und S10*, deren Werte jeweils kleiner sind als die der Schwellenwerte S8, S9 und S10. Wenn alle vier Einzelabfragen erfüllt sind, dann ist die zweite Teilabfrage erfüllt.

Wird im Schritt 604 festgestellt, daß eine der beiden Teilabfragen erfüllt ist, was gleichbedeutend damit ist, daß eine Pendelbewegung des Fahrzeugs vorliegt, so wird anschließend an den Schritt 604 ein Schritt 605 ausgeführt, der dem Schritt 305 entspricht. Anschließend an den Schritt 605 wird ein Schritt 606 ausgeführt, der dem Schritt 306 entspricht. Anschließend an den Schritt 606 wird erneut der Schritt 603 ausgeführt. Wird dagegen im Schritt 604 festgestellt, daß keine der beiden Teilabfragen erfüllt ist, so wird anschließend an den Schritt 604 ein Schritt 608 ausgeführt, der dem Schritt 308 entspricht. Anschließend an den Schritt 608 wird

erneut der Schritt 603 ausgeführt.

Auch für die im Schritt 604 durchgeführten Einzelabfragen gilt bzgl. deren Verknüpfung das bereits im Zusammenhang mit dem Schritt 304 Ausgeführte.

Abschließend sei bemerkt, daß die in der Beschreibung gewählte Form der Ausführungsbeispiele sowie die in den Figuren gewählte Darstellung keine einschränkende Wirkung auf die erfundungswesentliche Idee haben sollen.

Sollten sich daraus vorteilhafte Ausgestaltungen ergeben, so können einzelnen Komponenten der beiden Ausführungsbeispiele nacheinander kombiniert werden.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs, die wenigstens ein erstes Ermittlungsmittel (211, 212, 401, 402) enthält, mit dem eine Querdynamikgröße ($aqTP$, $omegaTP$, $aqAmp$, $omegaAmp$), die die Querdynamik des Fahrzeugs repräsentiert, ermittelt wird, die zweite Ermittlungsmittel (103) enthält, mit denen eine Geschwindigkeitsgröße (vf), die die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beschreibt, ermittelt wird, die dritte Ermittlungsmittel (207, 403) enthält, mit denen in Abhängigkeit der wenigstens einen Querdynamikgröße und der Geschwindigkeitsgröße ermittelt wird, ob eine Pendelbewegung des Fahrzeugs vorliegt,

wobei hierzu zumindest überprüft wird, ob die wenigstens eine Querdynamikgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert (S2 S2*, S3, S3*, S8, S8*, S9, S9*) und die Geschwindigkeitsgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert (S4, S4*, S10, S10*) ist, insbesondere liegt eine Pendelbewegung des Fahrzeugs dann vor, wenn die wenigstens eine Querdynamikgröße größer als der zugehörige Schwellenwert ist, und wenn die Geschwindigkeitsgröße größer als der zugehörige Schwellenwert ist.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,

daß die Vorrichtung erste Erfassungsmittel (101), insbesondere einen Querbeschleunigungssensor, zur Erfassung der auf das Fahrzeug wirkenden Querbeschleunigung (aq) enthält, und

daß mit einem der ersten Ermittlungsmittel eine der Querdynamikgrößen in Abhängigkeit der Querbeschleunigung des Fahrzeugs ermittelt wird, und/oder daß die Vorrichtung zweite Erfassungsmittel (102), insbesondere einen Gieratensensor, zur Erfassung der Gierrate ($omega$) des Fahrzeugs enthält, und

daß mit einem der ersten Ermittlungsmittel eine der Querdynamikgrößen in Abhängigkeit der Gierrate des Fahrzeugs ermittelt wird, insbesondere enthält die Vorrichtung genau zwei erste Ermittlungsmittel, je eines für die ersten Erfassungsmittel und eines für die zweiten Erfassungsmittel.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,

daß die Vorrichtung vierte Ermittlungsmittel (213) enthält, mit denen eine Lenkgröße ($deltaBew$), die die vom Fahrer durchgeführte Lenkbewegung repräsentiert, ermittelt wird, wobei die Lenkgröße, insbesondere unter Verwendung eines Integriermittels (213c), in Abhängigkeit der vom Fahrer über einen vorbestimmten Zeitraum hinweg eingestellten Lenkwinkel ermittelt wird, allerdings bleiben hierbei kleine Lenkwinkel, insbesondere werden diese durch Verwendung eines Ausblendmittels (213a) mit geeignet gewählter Tot-

zone ausgeblendet, und/oder sich aus zeitlich langsam verlaufenden Lenkwinkeländerungen ergebende Lenkwinkel, insbesondere werden diese durch Verwendung eines Hochpaßfilters (213b) ausgefiltert, unberücksichtigt, und daß die in den dritten Ermittlungsmitteln stattfindende Ermittlung ferner in Abhängigkeit der Lenkgröße durchgeführt wird, insbesondere wird die Erkennung der Pendelbewegung dann nicht ausgeführt, wenn der Wert der Lenkgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert (S1, S7) ist.

4. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Wert des zu der wenigstens einen Querdynamikgröße zugehörigen Schwellenwertes und/oder der Wert des zu der Geschwindigkeitsgröße zugehörigen Schwellenwertes abhängig davon ist, ob eine Pendelbewegung erkannt wurde, insbesondere ist, wenn eine Pendelbewegung erkannt wurde, der verwendete Wert (S2*, S3*, S4*, S8*, S9*, S10*) kleiner als der Wert (S2, S3, S4, S8, S9, S10), der verwendet wird, solange noch keine Pendelbewegung erkannt wurde.

5. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel ein erstes Filtermittel (201, 204, 502), insbesondere einen Bandpaß, enthält, mit dem aus der dem ersten Ermittlungsmittel zur Ermittlung der Querdynamikgröße zugeführten Eingangsgröße (aq, omega, omegaDiff) Anteile (aqBP, omegaBP) ausgefiltert werden, die in einem vorbestimmen Frequenzbereich, insbesondere einem für die Pendelbewegung des Fahrzeugs charakteristischen Frequenzbereich, liegen, und daß die Querdynamikgröße in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile ermittelt wird.

6. Vorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorrichtung Mittel (210) enthält, mit denen eine Differenz (omegaDiff) zwischen einem Sollwert (omegaSoll) für die Gierrate und der Gierrate des Fahrzeugs ermittelt wird, und daß eine der Querdynamikgrößen in Abhängigkeit dieser Differenz ermittelt wird.

7. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorrichtung Mittel zur Beeinflussung des vom Motor abgegebenen Moments und/oder den Rädern des Fahrzeugs zugeordnete Bremsen enthält, und daß bei einer erkannten Pendelbewegung des Fahrzeugs die Mittel zur Beeinflussung des vom Motor abgegebenen Moments und die den Rädern des Fahrzeugs zugeordneten Bremsen im Sinne einer Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit angesteuert werden, insbesondere werden die Bremsen hierbei gleichmäßig angesteuert, und/oder

daß bei einer erkannten Pendelbewegung des Fahrzeugs die den Rädern des Fahrzeugs zugeordneten Bremsen individuell so angesteuert werden, daß dadurch ein auf das Fahrzeug wirkendes Giermoment erzeugt wird, welches der Pendelbewegung entgegenwirkt.

8. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorrichtung zur Erkennung einer Pendelbewegung eines Fahrzeugs im Rahmen einer Vorrichtung zur Regelung einer die Fahrtdynamik des Fahrzeugs beschreibenden Größe, insbesondere einer die Gierrate des Fahrzeugs beschreibenden Größe, eingesetzt wird.

9. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekenn-

zeichnet, daß das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel Mittel (203, 206) zur Bildung eines Mittelwertes, insbesondere einen Tiefpaß, enthält, und daß die Querdynamikgröße in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile durch Mittelwertbildung ermittelt wird.

insbesondere enthält das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel ferner ein Betragbildungsmittel (202, 205), mit dem vor Bildung des Mittelwertes die Beiträge (aqAbs, omegaAbs) der ausgefilterten Anteile ermittelt werden.

10. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet,

daß das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel (401, 402) erste Mittel (501, 503, 506, 504, 507, 509) enthält, mit denen in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile eine Amplitudengröße (aqAmp, omegaAmp) ermittelt wird, die die Amplitude der dem ersten Ermittlungsmittel zugeführten Eingangsgröße repräsentiert, wobei diese Amplitudengröße der Querdynamikgröße entspricht, und/oder

daß das wenigstens eine erste Ermittlungsmittel zweite Mittel (505, 508, 510, 511, 512, 513) enthält, mit denen in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile eine Störgröße (aqStör, omegaStör) ermittelt wird, die die Anteile der dem ersten Ermittlungsmittel zugeführten Eingangsgröße repräsentiert, die in dieser Eingangsgröße enthalten sind, jedoch unabhängig von der zu ermittelnden Pendelbewegung des Fahrzeugs sind, und daß die in den dritten Ermittlungsmitteln stattfindende Ermittlung ferner in Abhängigkeit dieser Störgröße durchgeführt wird.

11. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Erkennung der Pendelbewegung dann nicht durchgeführt wird, wenn ein aus der Störgröße und der Amplitudengröße gebildetes Verhältnis größer als ein zugehöriger Schwellenwert (S5, S6) ist.

12. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet,

daß die ersten Mittel Signalerzeugungsmittel (501) enthalten, mit denen zwei um eine vorgegebene Phase, insbesondere 90°, verschobene Signale ($\sin(2\pi f_0 t)$, $\cos(2\pi f_0 t)$), insbesondere mit gleicher Amplitude, erzeugt werden, und

daß die ersten Mittel Demodulationsmittel (503, 506), insbesondere Multipliziermittel, enthalten, mit denen in Abhängigkeit der ausgefilterten Anteile und der beiden mit den Signalerzeugungsmitteln erzeugten Signale zwei demodulierte Signale (aqBPsin, aqBPCos) erzeugt werden, und

daß die ersten Mittel Filtermittel (504, 507), insbesondere Tiefpässe, enthalten, mit denen die demodulierten Signale gefiltert werden, wobei in Abhängigkeit der gefilterten demodulierten Signale (aqsin, aqcos) die Amplitudengröße ermittelt wird, und/oder

daß die zweiten Mittel Modulationsmittel (505, 508), insbesondere Multipliziermittel, enthalten, mit denen in Abhängigkeit der beiden gefilterten demodulierten Signale und den beiden mit den Signalerzeugungsmitteln erzeugten Signalen zwei modulierte Signale (aqNutzsin, aqNutzcos) erzeugt werden, die einem Additionsmittel (510) mit nachgeordnetem Bewertungsmittel (511) zugeführt werden, wobei mit dem Additionsmittel und dem Bewertungsmittel eine Größe (aqNutz) ermittelt wird, die die zu ermittelnde Pendelbewegung des Fahrzeugs repräsentiert, jedoch von Störeinflüssen befreit ist, und

daß die zweiten Mittel ein Subtrahiermittel (512) ent-

halten, mit dem in Abhängigkeit der aus gefilterten Anteile und der Größe, die die zu ermittelnde Pendelbewegung des Fahrzeugs repräsentiert, jedoch von Stör- einflüssen befreit ist, eine Größe (aqStörroh) ermittelt wird, aus der durch Betragsbildung und Filterung, ins- besondere unter Verwendung eines Tiefpaßfilters, die Störgröße ermittelt wird. 5

13. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekenn- zeichnet,

daß es sich bei dem Fahrzeug um ein Fahrzeuggespann 10 handelt, welches aus einem Zugfahrzeug und einem Anhänger oder Auflieger besteht, und

daß mit der Vorrichtung ein Pendeln des Anhängers oder Aufliegers erkannt wird.

insbesondere sind sämtliche für die Erkennung des 15 Pendelns erforderlichen Erfassungsmittel und/oder Sensormittel dem Zugfahrzeug zugeordnet.

14. Vorrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekenn- zeichnet, daß die Vorrichtung Mittel (107) enthält, mit 20 denen ermittelt wird, ob an das Zugfahrzeug ein An- hänger oder Auflieger angekoppelt ist, wobei die Er- kennung einer Pendelbewegung dann durchgeführt wird, wenn an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Auflieger angekoppelt ist.

15. Vorrichtung nach Anspruch 14, dadurch gekenn- 25 zeichnet, daß die Ermittlung, ob an das Zugfahrzeug ein Anhänger oder Auflieger angekoppelt ist, durch Überprüfung eines elektrischen Kontaktes erfolgt.

16. Verfahren zur Erkennung einer Pendelbewegung 30 eines Fahrzeuges,

bei dem eine Querdynamikgröße (aqTP, omegaTP, aqAmp, omegaAmp), die die Querdynamik des Fahr- zeuges repräsentiert, ermittelt wird.

bei dem eine Geschwindigkeitsgröße (vf), die die Ge- 35 schwindigkeit des Fahrzeugs beschreibt, ermittelt wird.

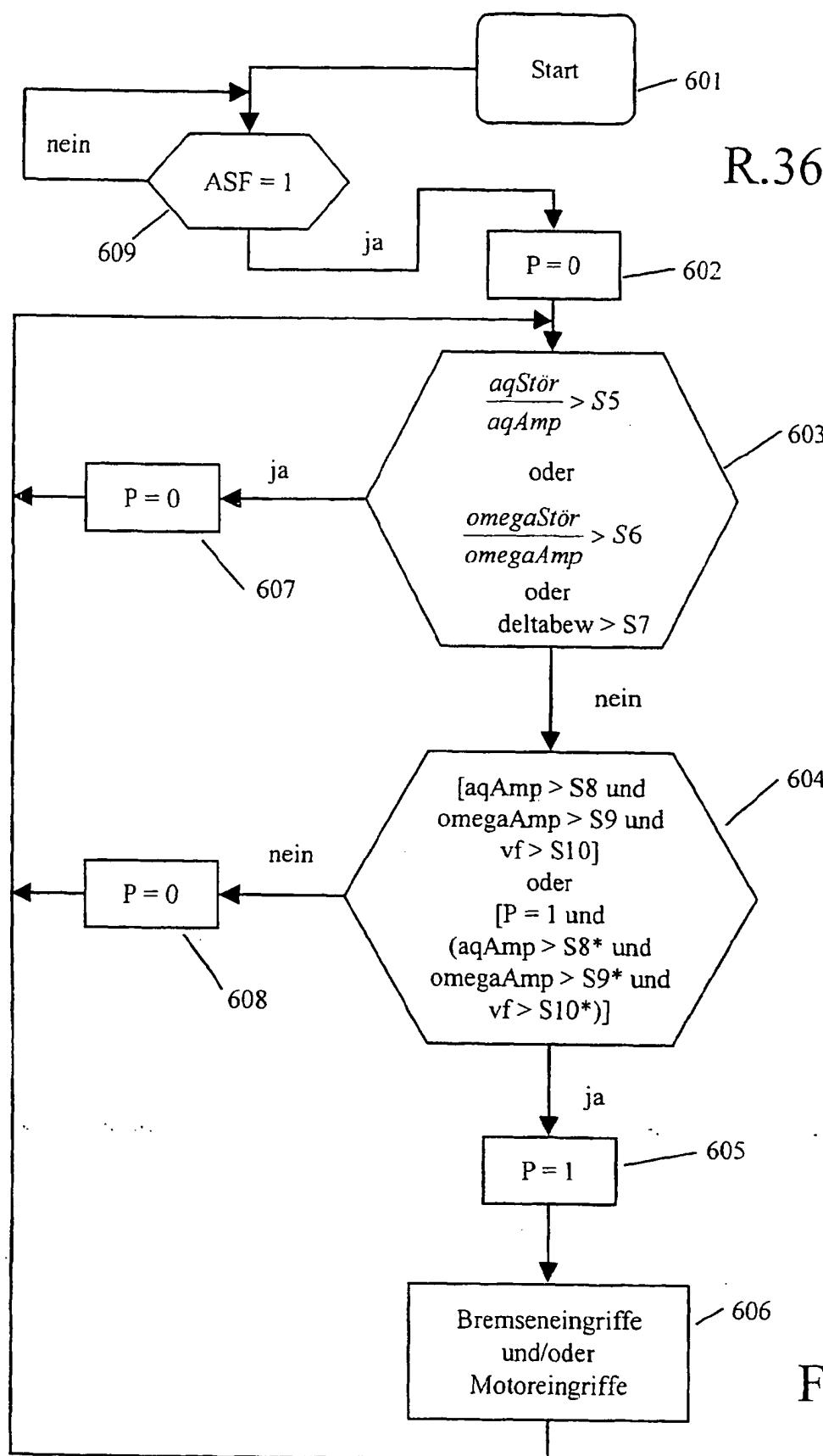
bei dem in Abhängigkeit der wenigstens einen Querdyn- 40 amikgröße und der Geschwindigkeitsgröße ermittelt wird, ob eine Pendelbewegung des Fahrzeugs vor- liegt,

wobei hierzu zumindest überprüft wird, ob die wenigstens eine Querdynamikgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert (S2, S2*, S3, S3*, S8, S8*, S9, S9*) 45 und die Geschwindigkeitsgröße größer als ein zugehöriger Schwellenwert (S4, S4*, S10, S10*) ist,

insbesondere liegt eine Pendelbewegung des Fahrzeu- 50 ges dann vor, wenn die wenigstens eine Querdynamik- größe größer als der zugehörige Schwellenwert ist, und wenn die Geschwindigkeitsgröße größer als der zugehörige Schwellenwert ist.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -



R.36238-1

Fig. 6

R.36238-1

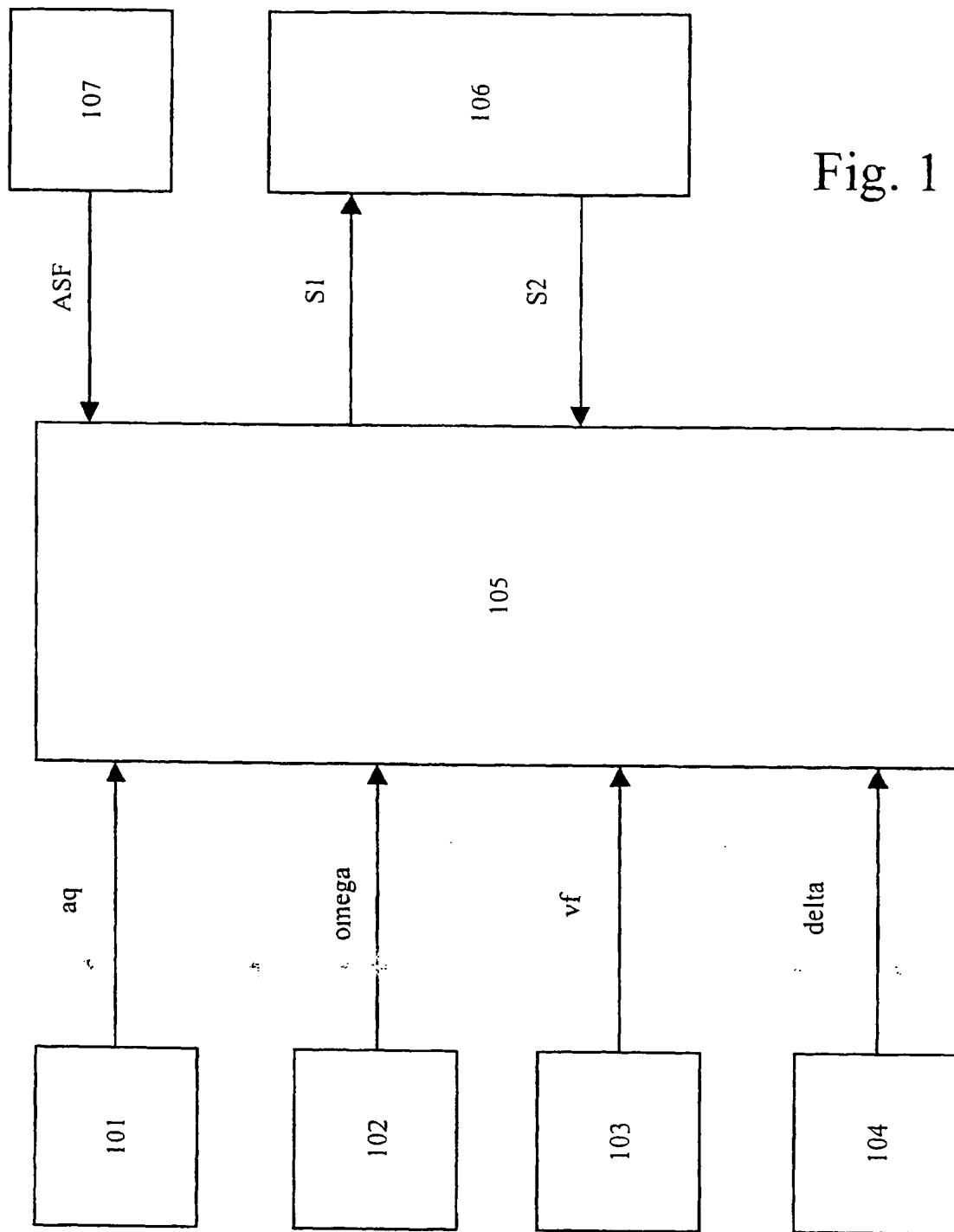
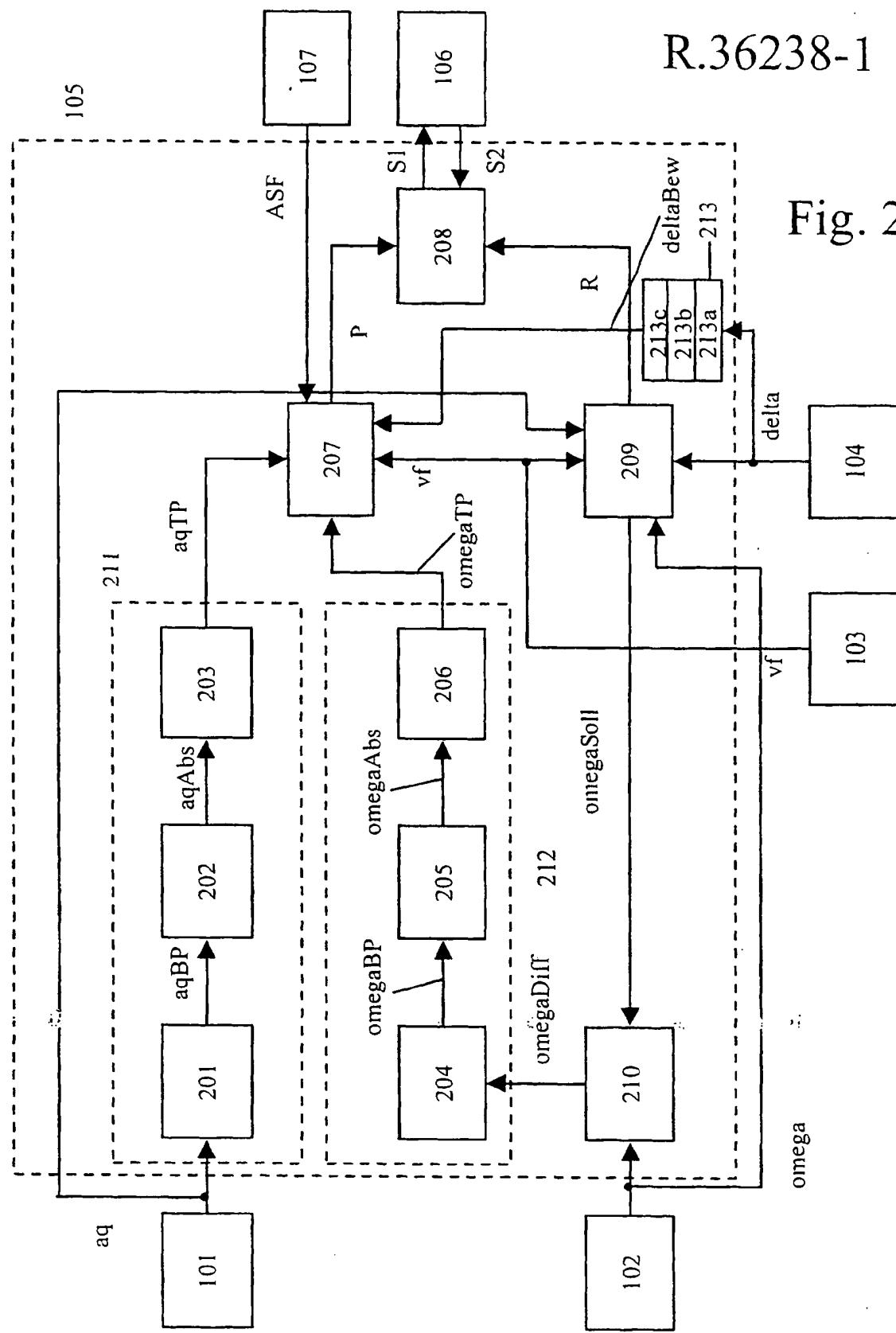


Fig. 1

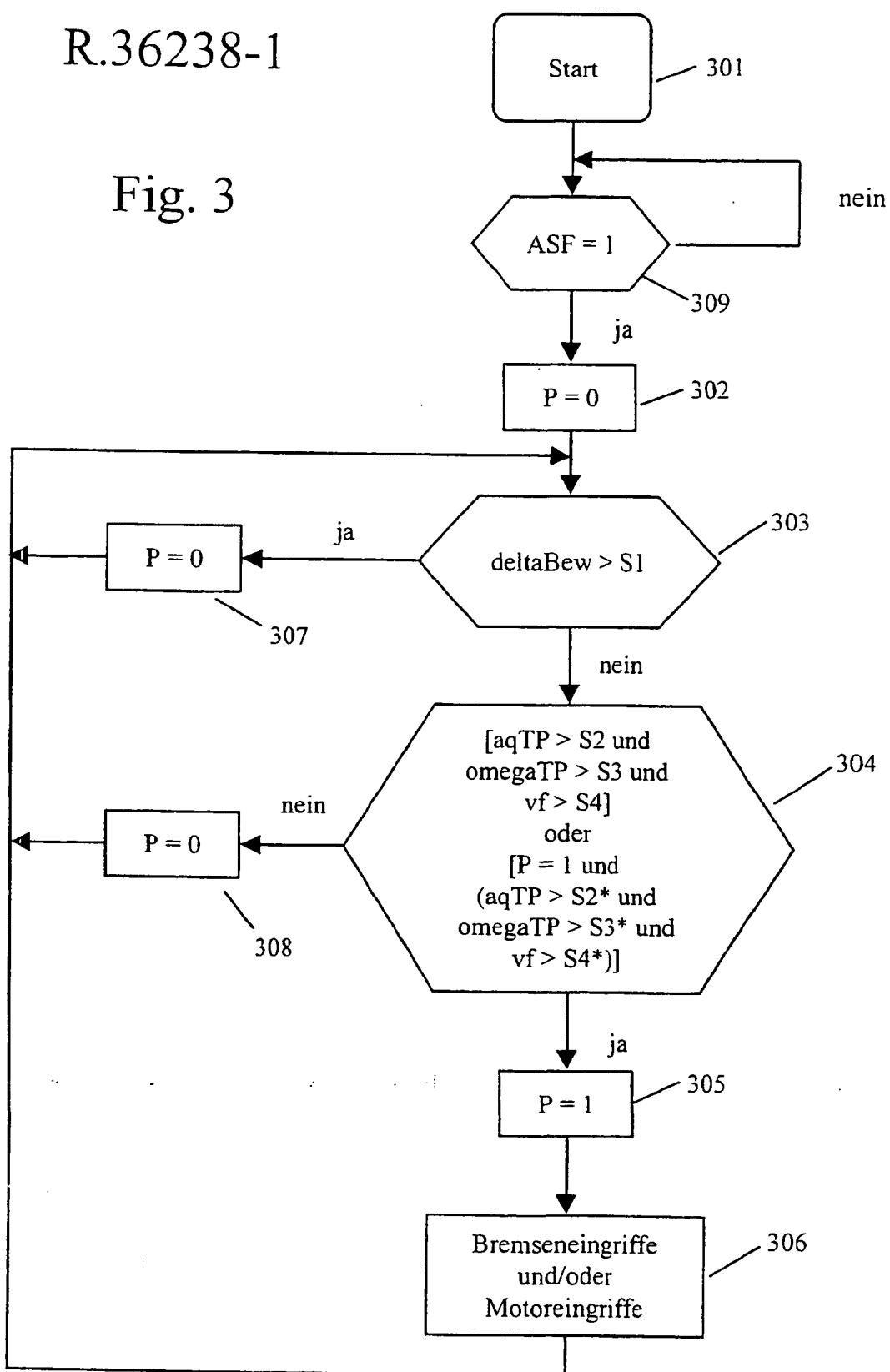
R.36238-1

Fig. 2



R.36238-1

Fig. 3



R.36238-1

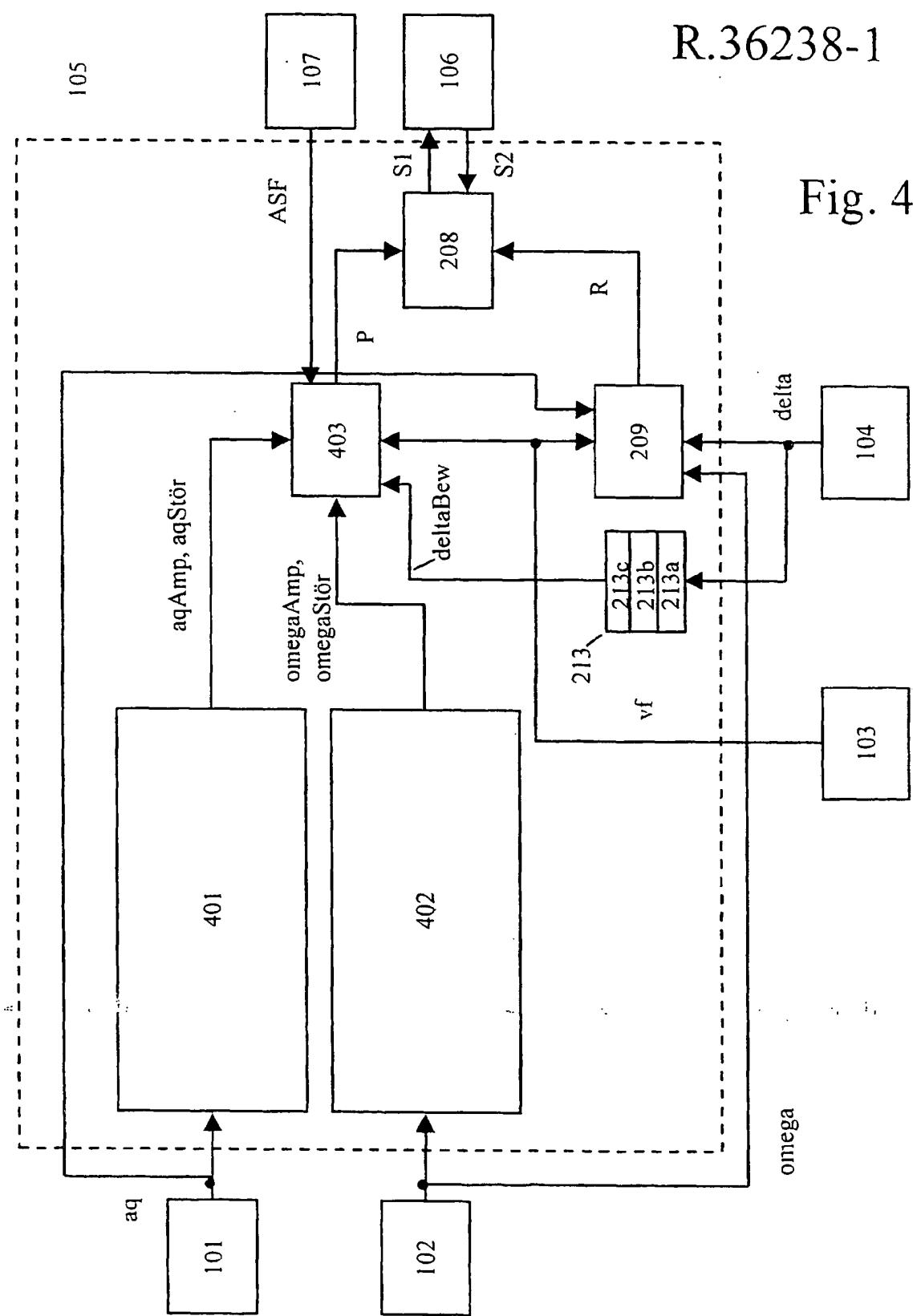
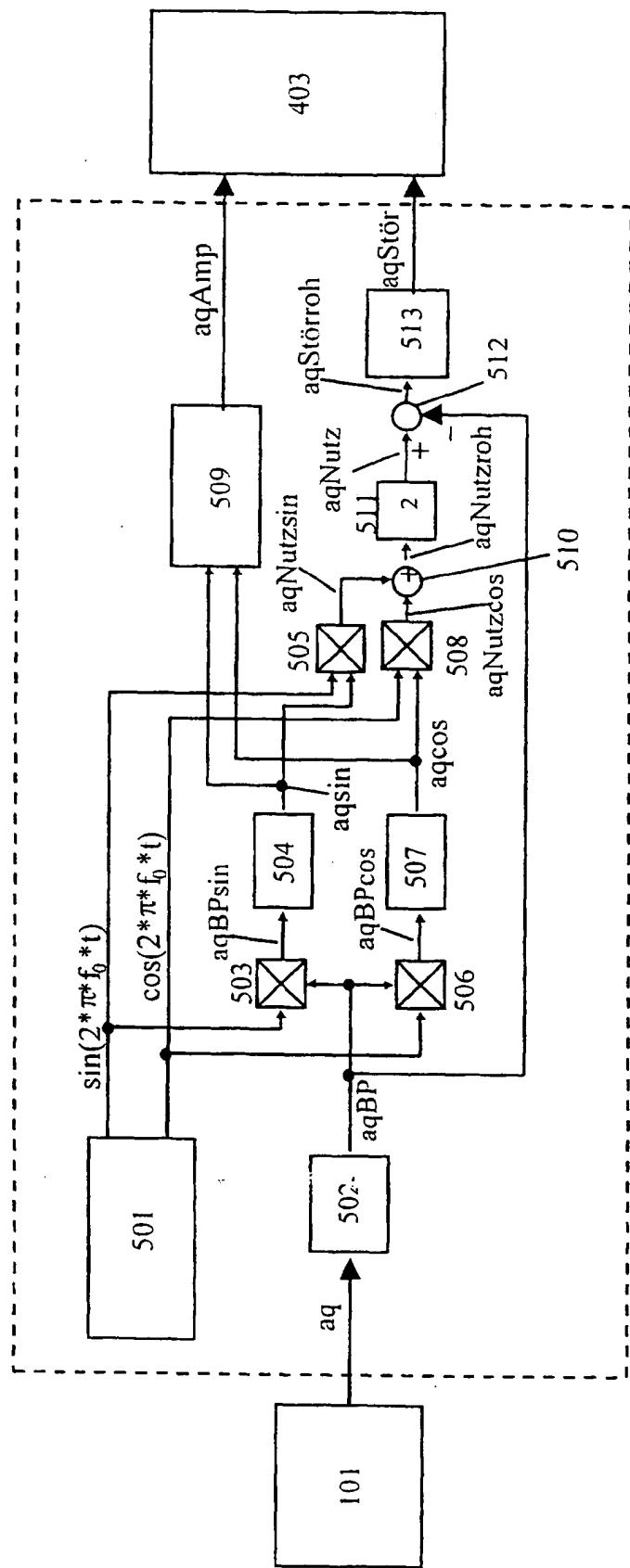


Fig. 4



R.36238-1

Fig. 5